

艦船修理を顧みて



森柄 昌平

課長在職期間 S53.12.11~S55.10.7

1 はじめに

最近、航空機・列車・船舶等の事故が度々報道されます。原因のなかには検査・修理のミスによるものもかなりあると思います。幸いにも艦船については、検査・修理のミスにより多数の死傷者を出すような事はなかったし、今後も発生しないことを祈っています。

艦船の検査・修理は海上自衛隊（以下海自という）の技術者・乗員及び造船所の技術者の協同作業で成り立っており、この3本柱のいずれが欠けても満足できる結果は期待できません。また、それらの質（構成要員数・能力）は社会情勢や環境により大きく左右されるものと考えられます。

急速に少子化が進むわが国において3本柱の質が今後とも良態に維持できるかどうか、また、労働集約型で3Kの代表ともいえる造船業界が艦船の検査・修理に意欲を持ち続けるかどうかは、艦船の安全と性能確保のために極めて重要な問題だと思います。

在職中の大半を検査・修理関連の配置で過しましたが、振り返ると海自の検査・修理態勢が社会情勢や環境の変化に追従できず、艦船の安全と性能発揮について極めて憂慮される時期もありました。一般的に技術幹部は、建造については興味を持ちますが、修理については関心が低かったと思います。造船業界についても同じことが言えるし、それは現在でもあまり変わらないのではないかと思います。将来とも艦船が安全に運用できことを念じ、過去の検査・修理について概要を述べてみたいと思います。

2 昭和30年代（恵まれた時期）

この時期は海自の創設期でした。保有する艦船もPF・LSSLが主力であり、商船に簡単な砲・機銃を搭載した、訓練には極めて都合の良い艦で、乗員は運用を、技術サイドは検査・修理の勉強をした時期でした。

技術サイドの要員には余裕があったので、初心者は年次検査（以下年検という）からスタートし、習熟したところで定期検査（以下定検という）を担当しました。定検の担当者はその艦以外は担当する必要はなく、毎日担当する艦の現場に出るよう指導されていました。当時は現場に詳しい上司・先輩が多くOJTも徹底していたと思います。また、検査・

修理の予算も潤沢で疑問に思う箇所には納得のゆくまで修理費を使うことができました。当時、造船業界は深刻な不況で、修理はおおいに歓迎されており、修理のため回航すると、造船所のみならず町民までも歓喜し、お祭りの提灯行列が行われたほどでした。

また、この時期には、検査・修理箇所について現場調査、乗員及び業者に対する仕様の説明、入札等が厳格に行われていました。乗員及び業者ともに検査・修理に対する関心が高く、仕様の細部まで質問がありました。当時の入札は真剣勝負とあってよく、競争相手を互に意識していたので、入札を行う部屋の雰囲気はハラハラするほど緊張していました。その後、時と共にこれらは次第にルーズになってゆくのですが、乗員や業者の質問に必ずするため相当の事前勉強が必要であり、このことも担当者の育成に寄与したと思います。このように当時は乗員・技術サイド・造船所の技術者ともに真剣であり、現在では考えられない良い環境に恵まれていた時期でした。

3 昭和 40 年代から 50 年代半ば（不毛の時期）

この時期には艦船の性能も次第に向上し、保有隻数も増加してきました。一方造船業界は高度成長の時期にむけ次第に好況となり、遂には世界第一の建造量を誇るようになりました。新造船は売手市場で、金額・利益ともに魅力のあるものでした。建造のためには船台の他にドックと艀装岸壁が必要ですが、これらは簡単に増やすことは困難です。一般に艦船は比較的ドックと艀装岸壁を長期間使用するし、また利益も少ない等が理由で、艦船の検査・修理は次第に敬遠されるようになりました。遂には計画どおり発注することが極めて困難になり、定検以外は可能な限り海自で実施して欲しいという要望が出されるまでに、邪魔者扱いされたのです。

当時、海自の艦船修理担当者は、発注先を探すのに骨身を削る苦勞を強いられたのですが、艦船修理を拒否する業界の態度は変わらず、それまでの競争入札は名ばかりとなり、実質上の随意契約に移行せざるを得なかったのです。この時期の悪しき慣行が尾をひき、その後も契約に関し部外からの指摘を度々受けるとになりました。

この状態を少しでも緩和するため、かなり無理をして自隊修理に必要なドックと附帯設備を横須賀、佐世保及び大湊に整備しました。

また、高騰した修理費に予算が追従できず不満足な検査・修理に起因する故障・事故が連続しました。

SS が潜航中に上構を消失（腐食）したり、高力運転をすると主機が故障（部品不良）する艦等が相次ぎました。ほとんどの艦船は実質上の使用制限ともいえる状況で運用されていたのです。

当時、修理費については、関係者の努力が実り増額するための新たな要求方式に逐年で移行することが認められましたが、満足できる額を得るには数年かかります。

事故・故障を減らし、全能力が発揮できる艦を増やすためには、薄く広く全ての艦船に検査・修理を行う代りに、特定の艦船に重点的に行う以外に方法がありません。結果とし

て、ほとんど運用できない艦船が出現しても止むを得ないと考え SF と調整しました。SF も了解することとなり、実施のための担当幕僚の補佐として SF に技術幹部を配置したのもこの頃です。

好況時には、公務員は敬遠されます。当時は防衛論議が低調であったこともあり自衛隊には人が集まりません。当然、検査・修理の要員も不足していました。防衛大学校出身者や艦船乗員を要員に充てたのもこの頃です。

紙数ありませんので簡単に事象を述べましたが、諸対策について筆舌に尽くし難い努力を強いられた、不毛の時期であったといえるでしょう。

4 昭和 50 年代半ば以降（癒しの時期）

55 年頃を境に造船業界にも不況の兆しが見えてきました。勝手なものでそれまで敬遠していた艦船修理を欲しがるようになり、海自が細々と実施してきた自隊ドックを使っただけの検査・修理までも発注して欲しいとの要望がでるようになりました。自隊ドックを使っただけの本格的な修理態勢を構築するには要員（下請け業者を含む）及び設備の整備に相当の困難を伴うことから要望を受入れました。多分今日までその状況が続いているものと思います。

また、この時期には以下のような造船好況時代の膿が出てきました。

造船業界： 修理に下請けを多用、また自社作業員についても過重に効率を要求したことによる、全般的なワークマンシップの欠如。ドック、クレーン及び下請けの手配に追われたことによる担当技術者の現場についての知識の低下。

海 自： 現場に出る時間が減少（担当隻数、ペーパーワーク、商議等の増加が原因）し、現場の知識に疎い担当者が増加したことによる検査・監督能力の低下。また、艦艇幹部の意見であるが、乗員も造船所の行っている仕事をチェックできなくなった。

確かに、検査・修理の仕様書は過去のをコピーすれば作れます。また商議はお互いに仕様の中身がわからなくても、予算枠と時間が解決してくれます。工事が開始されても、海自及び造船所の担当者並びに乗員のいずれも作業員の仕事をチェックできなくなってきたのです。冒頭に述べた 3 本柱が崩れたのです。故障・事故は起こるべくして発生していたといえます。

これに対処するため、当時創設された重陽会（海上幕僚長と造船所役員との懇談会）では、毎回ワークマンシップの欠如による故障の事例について役員に注意を喚起しました。また、造修所から故障発生報告を提出させることにより、原因究明と対策の実施を徹底すること等が行われました。

この時期は不毛の間に生じた傷を癒す期間であったと思います。

5 おわりに

少子化が進むわが国において、労働集約型でかつ 3K の造船業は衰退をまぬかれず、混沌の時期をむかえるものと思います。多分米・英・仏等に見られるように集約・再編成が行われ艦船を含むハイバリューの船舶の建造を軸に生き残るでしょう。その時、艦船の検査・修理に魅力を持つかどうかは予断を許さないと思います。諸外国では海軍工廠または海軍のコントロール下にある造船所に大部分の検査・修理を依存しています。その理由はいろいろあるでしょうが、最大の理由は艦船の造修能力を潜在的な軍事力の一要素と考えているからでしょう。

過去には、前述のように全能力を発揮できない艦船が多数存在し、いわば海上防衛力の一部に欠陥があった時期もあります。このことを部外からは窺い知ることはできなかったと思いますが、有事がなくて幸いでした。有事とまではいえませんが、南極観測艦の修理が十分にできず支援業務を取り止めることについて議論されたこともありました。もしも取り止めていたら、海自の存在意義が問われていたことでしょう。

海自は世界でも屈指の質・量ともに優れた艦船を保有しています。これらを良好な状態に維持するためには、相当の努力と情勢の変化に適切に対応することが必要です。

多分近い将来、検査・修理について混沌の時期をむかえることになると思いますが、適切に対応し海上防衛力に齟齬をきたさないことを祈り筆を置きます。

(終)